

## 米國に於ける海運取締制度の一斑（三）

—その本邦海事立法に及せる影響—

高 村 忠 也

### 三、"The Interstate Commerce Act of 1940" に就て

一八八七年の交通取締法  
制定の経緯

一九四〇年の州際交通法 (The Interstate Commerce Act) は一八八七年に制定され専ら鐵道を規制の対象とした交通取締法 (The Act to Regulate Commerce) に淵源している。従つて順序として之に就て若干説明して置くことが適當と考えられる。

此の法律は形式としては商業を取締るように見えるが、實際にはそうではなくして主として鐵道を規律する法である。此の名称は、議會が憲法に依り商業取締の権限を賦与されている所より、恐らく選ばれたものと考えられ、又議會も最高裁判所も共に州際商業と州際交通とを同一視することに何らの疑義も懷かなかつたのである。

一八七二年上院は、内国と海上との間に、より廉価にしてより確實なる運送を確保する可能性に就て調査することを目的として Windom 委員会を任命した。委員会は、一八七四年の報告に於て、運賃政策變更の必要性は之を認めたが、高賃率に対する矯正策として取締を勧告することは行わず、取締の代りに、海運を改善し、又聯邦政府が自己所

有の鐵道を建設すべき旨を暗示した。委員會は、より低廉なる運賃は公私兩者間の競争に依つて齎され、私有線間のみの競争では、殆んどの場合独占に終るが故に、其の效果は期待し得ないことを指摘した。Widom 委員會の勧告に基づいては何らの立法は行われなかつたが、然し其の報告は連邦統制への一段階として重要な意味を有し又競争に対する一般社会人の考えを反映した点に於て大なる意義が有る。

Widom 委員會の報告書に引續いて鐵道取締問題は絶えず議會に取上げられた。而して議會で主として問題となつたのは高賃率であるが、又更に屢々持出された事項は賃率の差別取扱であつた。斯の如く論議の重点が變化した所以は、高運賃はサーヴィスの改善及び競争に依つて可成り輕減されたのであるが、之に反して差別取扱は唯に除去されないのみならず、却て運賃延長若くは公開賃率からの離脱等の方法に依つて一層激化の傾向が顯著であつたことに存する。物議を醸したもう一つの問題は独占であり、其の手段たるプール若くは類似方法に對して屢々警告が發せられた。蓋し一般社会人はプールこそ競争を阻止し、以て高賃率を發生させる一大要因であると確信していた。

一八八七年の法律の直接的基礎を形成したのは、取締に關する調査を目的として上院に依り任命された Callion 委員會の報告書であり、而して委員會は公有は之を避けて取締に依るべきことを推奨した。

丁度斯る際に——一八八六年——、最高裁判所は *Malash* 事件に判決を下し、鐵道運送の中州際の部分を州政府が取締ることを不可と斷定した。而して斯る部分が漸次主となるに及び、或る州は州内の交通の取締すらしなくなつた結果、茲に連邦立法は不可避の状態となり、遂に議會は、一八八七年二月、交通取締法を制定公布するに至つた。

斯して制定された交通取締法は、其の後度々改正、増補若くは削除され、而して一九二〇年以降州際交通法と称せられ、今日に及んでゐる。此の法律は米国の政治・經濟史上に於ける一大事件であり、政府の鐵道取締の最初の企畫であるのみならず、亦私企業取締の劃期的措置であり、更に米国の國民生活に於ける新しい実験でもあつた。

#### 適用範圍

本法は主として鐵道を規律の對象とし、海運——内国水運、湖上水運等も含まれる——に關しては、一定条件に合致するもののみが適用される。即ち、一部が鐵道に依り、一部が海（水）路に依り、而も兩者が継続的運送若くは積

送に關して共通の支配、管理若くは調整の下に使用される場合に於ける州際若くは外国交通の貨客運送に従事する一般運送人 (common carrier) が取締の対象となる。而して州際若くは外国交通に従事する海上運送人であつても、彼のみ依る運送所謂港相互間運送業務の場合には、之に對して本法は適用されない。従つて港内運送、隣接港灣間運送及び外洋運送も亦本法の適用より除外されることは明白である。之を要するに、海運は鐵道との通し運送に従事する場合にのみ本法の規定が適用されるのである。

#### 規定

本法は、右に述べた適用範圍以外に、サーヴィス、合理的な賃率、差別的取扱、ブル計算、賃率の公開、州際交通委員會 (Interstate Commerce Commission)、処罰等に就て規定しているが、既に触れた如く此は鐵道を専ら取締対象とし、本論に於ける主題たる海運は副次的に取扱われているに過ぎず、更に其の規定の多くは一九四〇年の州際交通法第三篇に於て窺うことが出来るので、此処では各々の規定に關する考察は取止め、後論に譲ることにする。

#### 制定後の経過

交通取締法は、一方に於ては、鐵道が嘗て犯した弊害を被つた農民、製造業者及び其の他の生産者よりは熱狂を以て迎えられたが、他方に於ては、此は國家に依る私企業に對する官僚的壓迫の開始を示すものであるとして激しく攻撃され、更に連邦憲法の多くの部分を侵犯するものであると非難された。然乍ら本法の如何なる部分も非立憲的であると宣言されたこともないし、又如何なる時にも本法及び其の修正に於て具体化されている取締の根本原則及び方法が未だ憲法上の根拠に基づいて成功裡に攻撃されたこともない。

然乍ら交通取締法は其の實際的運営に當つて幾多の不備を見出し、又幾多の困難に遭遇した。

交通取締法の弱点の一つは州際交通委員會の命令が運送人に対して強固なる拘束力を持つことを規定していなかつた点である。委員會は、運送人が其の命令を無視した場合には、運送人を命令に服従させる令状を得る為に、合衆國巡回裁判所へ赴かねばならなかつた。又委員會は其の命令が実行されているや否やを見出すのに長時間を要した。更に裁判所は委員會の決定を再審する権限を有し、之に加えて、控訴人が委員會に於て公開しなかつた証拠を提出するこ

とを許可した結果、運送人は委員会には唯出席するのみで、決定に対する最も重要な証拠は之を保留する傾向を生じた。斯して、一八九六年、最高裁判所は、凡ての事實は委員会の審理中に提出されねばならない旨宣言したが、關係裁判所は、委員会の決定を再審するに当り、依然として法律問題のみに限定せず更に事實問題にも立入つていた。本法に基づく運送人取締を妨害するものは、單に手續上の困難と委員会の發する命令が拘束力を有しなかつたことに止まらなかつた。

本法は貨率が不合理であると宣言する権限を委員会に賦与しているが、之より委員会は不合理とされた貨率に代わる合理的な貨率を決定する権限を当然有するものと推測した。然るに、一八九七年、最高裁判所は委員会には斯様な権限は全然存在しない旨声明を發した。斯して、爾後、委員会は唯貨率が不合理であると宣言するに止り、其以上に出ることは不可能となつた。

更に差別取扱の是正に關しても、本法は都合良く運ばなかつた。人的差別取扱の証拠としては、異つた荷送人が、同じ月に、全く同じサーヴィスに對して、異つた貨率を課せられたと云う事實が要求され、單に公開された貨率を離脱していると云うことは差別取扱の証拠にはならなかつた。斯して特惠的取扱に就ての實際的証明は殆んど不可能であり、委員会は凡ての荷送人に對して平等なる取扱を確保するように努力を傾注したにも拘わらず、貨率の割引は継続的に多數發生した。

斯の如く一八八七年の交通取締法は、其に内在する弱点、最高裁判所の判決、交通事情の推移に因つて活動力を奪われ、委員会も亦無力の状態に陥つた。委員会は唯統計を集め、報告を作り、勧告をなすに止まり、合理的な貨率を作成することも出来ず、又不当な差別取扱を中止させることも不可能であつた。茲に於て此等の不備を補ふ、本来の目的を十分に達成する爲めに、本法に對する修正、補足若くは削除が不可避となつた。一九〇三年の「The Elkins Act」一九〇六年の「The Hepburn Act」一九一〇年の「The Mann Elkins Act」一九一二年の「The Panama Canal Act」一九一三年の「The Valuation Act」一九一四年の「The Clayton Act」一九一六年の「The Shipping Act」一九一〇年の「The Merchant Marine Act」並に「The Esch-Summins Act」一九三三年の「The Intercoastal Shipping Act」等は部分的乍ら、何れも斯様な

目的を有している法律である。而して此等の法律は何れも交通取締法を修正し、補充し若くは削除する形式を採つてゐる。右諸法の修正、補充若くは削除規定は重要性に於て決して看過出来ない所であるが、本論の性質上個別的な検討は省略することにする。

#### 一九四〇年の州際交通法

##### 制定の経緯

本法は、「Emergency Railroad Transportation Act」と同様に、交通事業に於ける経営の不振と激烈な競争事態の結果であつた。鉄道事業の無駄の排除就中鉄道相互間の調整不成立の結果に由来する費用の除去を目的とした「Emergency Railroad Transportation Act」の規定の存したにも拘わらず、鉄道の会計状態は不況の進展と共に益々悪化した。連邦交通調整機関は、報告書に於て、鉄道事業は之に依つて相当の浪費を排除し得ることを示したけれど、会社は其の教示を実行する為に殆んど何らの方法も講じなかつた。尤も適当な処置を採り得なかつた主なる理由は、「Emergency Act」の労働制限、鉄道経営の自由主義的性格及び経済的見通しの不確定にあつた。

一九四〇年の立法の主たる目的は競争を抑制すること及び特に鉄道の繁榮に関連して鉄道事業を助成することに在つた。斯る立法に対して、大運送業者及び連邦当局は賛成であつたが、荷主、農業経営者及び小運送業者は、取締の拡張は貨率を一段と引上げることに成るとなして、一般的に之に反対的意向を表明した。

本法は直接的には二つの報告書より發展した。其の一つは、一九三八年三月二十四日、州際交通委員会の三委員に依つて *Reusselt* 大統領に対してなされ、同年四月十一日、大統領に依つて議會へ移された報告書であり、他は、第一の報告書に基づく立法が失敗した後、同年十二月二十三日、鉄道の管理及び労働の六名の代表者に依つて大統領に附託された報告書である。

三人委員会の報告書は、鉄道に対する直接的救済の概略を描き、又交通一般に対する長期計画を提案した。救済に關する勧告は（イ）、鉄道に対する公的信用の拡張（ロ）、再組織を監督することを目的とする特別裁判所の設置を

含んでゐた。

長期計画は運送業者の内部的能率増進の必要を強調し、(イ)合同及び調整を促進する為に連邦交通 authority を創設すること、(ロ)調整を要求する権限を含む統一に対する委員会の権限を拡大し又自由にすることを示唆した。authority は鉄道・自動車・水上交通經濟の比較を調査し、上記交通が公的資金に依つて支持されている程度を確め、又鐵道の金融的弊害特に持株会社に関して探究することを目的とした。

六人委員會の報告書は概して積極的であり、其の為に少からざる反対を喚起した。其の主なる勧告は(イ)、各々固有の長所を保持するよう運営される、各種交通に対する公平なる取締を規定する國家交通政策を採用すること(ロ)、全交通の運賃、サーヴィス、評價及び會計に関する取締規定を凡て州際交通委員會に集中すること(ハ)、賃率構成法則の改訂(ニ)、長短距離運送条項の廢止(ホ)、州際交通に対する州の干渉をより容易に除去する為に、委員會の権限を州内賃率にも拡張すること(ヘ)、調査機關としての機能を有し、又公共の便宜並に必要な証明書、社債及び合同に関する取締規定を運用する為に獨立交通委員會の創設(ト)、或る内國水運の商業的使用に對し通行税を課すること(チ)、内國水運組合の廢止(リ)、不公平なる租税負担からの救済(ヌ)、再編成の單一裁判所の設置(ル)、鐵道合同の一般計画の命令に州際交通委員會が責任を負う規定を廢止すること(ヲ)、再建金融組合の貸付限度の拡大であつた。

此等の二つの報告書は、(イ)鐵道に對する公的信用の擴張(ロ)、再編成の特別裁判所の設置(ハ)、鐵道合同の一切の計画を準備することを委員會に要求する規定を廢止することの諸点で實質的に合致した。議會は立法を迫られ又(ロ)を除いて此等の提案に對する反対は殆んどなかつたので、之以外の凡てを取扱う規定が新法に加えられ、而して、一九三九年の初、下院及び上院に提出された法案の中に他の条項と共に書入れられた。春及び夏の間、聴取を行い、又細目に關しては州際交通委員會の代表者に相談した後、法案は整理され、協議會に送られた。協議會の報告は終に、一九四〇年八月十二日、下院を、又同年九月九日、上院を通過し、更に大統領が同月十八日同法に署名し、

茲に一九四〇年の州際交通法が誕生したのである。

## 構成

一九四〇年の州際交通法は四篇より構成されており、第一篇（第一条乃至第二十六条）は鉄道運送人——一定の条件に合致した海（水）上運送人も含まれる——を、第二篇（第二百一条乃至第二百二十八条）は自動車運送人を、第三篇（第三百一条乃至第三百二十三条）は海（水）上運送人を、第四篇（第四百一条乃至第四百二十二条）は貨物運送取扱人を夫々規律している。

### （一） 第一篇

第一篇の規定は其の淵源を一八八七年の交通取締法に求めることが出来、爾来、必要に応じて隨時修正、増補若くは削除されて現在に到つたものである。交通取締法に就ては既に若干考察し、又其の規定が主として鉄道關係を取扱うものであり、従つて本論の主題とする一般的海上運送との關係も比較的薄く、且亦其の規定には第三篇のそれと重複する点が多いので、茲に改めて第三篇を説明することは之を省畧する。

### （二） 第二篇

連邦政府に依る道路運送取締は、鉄道の場合に於けると同様に、最高裁判所に依つて促進された。Michigan 公共企業委員会と *Rate* に於ける一九二五年の判決は現存せる取締を凡んど無効ならしめた。なんとすれば、州は州際自動車サーヴィスの統制を禁止されたからである。其にも拘わらず、議會は立法を躊躇した。鉄道及び企業委員会国家協會は、州際營業の統制を強化する為に、連邦活動を要望し、組織的運送業者も亦一段の競争制限を希望し、又州際交通委員會は取締を勧奨した。然乍ら一般公衆は冷淡であり、自動車製造業者、荷主及び小自動車運送業者は、自動車交通が鉄道に対して有利に制限されはしないかと危惧して、取締に反対した。自動車運送業者の取締は、營業形態が千差万別であり、又自動車サーヴィスの性質が標準化されないことに基因して、実行不能であらうと又論議された。事業不振の影響が深刻になつてから始めて、議會は一九三五年の自動車運送法（Motor Carrier Act）を通過させた。本法は一九三三年の国家交通委員會の報告に依つて相当影響を受けていた。

斯の如くして制定された一九三五年の自動車運送法が一九四〇年の州際交通法第二篇として包含されたのである。

### (Ⅲ) 第三篇

本論の主題であるから、後程詳細に解説することとする。

### (Ⅳ) 第四篇

州際交通法の第四篇は一九四二年新設追加された法規である。

貨物運送取扱人 (freight forwarder) は、高級貨物の運送に於て荷主と運送人との間の仲介者としての役割を演ずる者である。彼は多数の少量貨物を蒐集し、小口扱貨物を結合して車扱貨物とし、之を鉄道・自動車・船舶運送人に手渡し、又目的地に於て貨物を卸し、配達をする。運送取扱人は、一般に荷主及び運送人に対して費用を節約させて、小運送ハッセルサーヴィスを提供して営業を行うのである。其の利益は荷主手数料率——小口扱貨物に対する公開貨率よりも幾分か低い——と運送会社に支払う貨率との間の開きから生ずる。

貨物運送取扱人は運送の全行程に於て、運送の責任を取り、全サーヴィスを含む運賃を課するのであるから、一般運送人 (common carrier) である。一九三五年の自動車運送法が効力を發して後、主要貨物運送取扱人は自動車に依る一般運送人として営業を許可する証明書を州際交通委員会に請求したが、委員会は、Acme Fast Freight 事件に於て、運送人として、営業しない限り、運送取扱人は自動車交通法に規定する一般運送人ではないと判定した。此の判定は最高裁判所に依つて是認された。前記の判定の結果として利益の削減に直面した貨物運送取扱人は、多くの場合荷主及び鉄道に支持されて、州際交通を管理する諸法の下に一般運送人の地位を賦与する法律の通過を促進した。州際交通委員会も亦、運送取扱人が荷主によつて差別取扱をなし、鉄道が他の荷主以上に運送取扱人を優遇する証拠を見出に及んで、立法に賛成し、鉄道が小口扱貨物を取扱う能率的方法を講じない場合には、貨物運送取扱人は有益なる機能を遂行しており、而して取締を受けるべきであると宣言した、斯くして貨物運送取扱人の取締は、一九四二年州際交通法の第三篇の制定と共に始まつたのである。

趣旨



本法の意図する趣旨は、国家交通政策として本法の前文に依つて窺うことが出来る。

議会の国家交通政策は、本法の規定の適用を受ける凡ての交通に対して各々の固有の利点を認識し、維持するよう行政を行う為に、公正にして中正なる規則を定めること、安全、妥当、経済的且能率的なるサービスを促進し、交通及び各運送人相互間に於て健全なる経済状態を涵養すること、不公正なる差別取扱不当なる特惠待遇又は不正若くは破壊的競争慣行を伴わない、運送サービスの対する合理的なる料金の設定及び維持を奨励すること、諸州及び其の正当なる権限を与えられた職員と協同すること及び公正な賃金及び公平なる労働条件を奨励することである。此等は凡て合衆国の商業、郵便業務及び国防の必要に即応するに適した水路、道路、鉄道及び其の他の機関に依る国家交通制度を發展させ、調整し又維持することを目的とする。

### 州際交通法第三篇

本篇に於ては、海上運送人 (water carrier) —— 厳密に解すれば、海上、河川、湖上、運河に於ける船舶運送人の凡てを包含するものであるが、便宜上海上運送人とした——は、一般海上運送人 (common carrier by water) と契約海上運送人 (contract carrier by water) に大別され (第三百二条(c)) 夫々に就て規定が設けられている。以下一般海上運送人及び契約海上運送人に關する規定を別個に眺めることにする。

#### 一般海上運送人 定義

一般海上運送人と称するのは、一般公衆に対し、州際若くは外国交通に於て、報酬を得る為に、旅客若くは貨物の海上運送に従事する人を云う。(同条(d)) 此処に所謂人 (person) と云うのは、個人 (individual)、商社 (firm)、組合 (copartnership)、法人 (corporation)、会社 (company)、社團 (association)、株式社團 (joint stock association) 及び受託者 (trustee)、收益管理人 (receiver)、指定譲受人 (assignee) 若くは其等の遺産代表者が之に含まれる。(同条(a)) 又右に所謂州際若くは外国交通 (interstate or foreign transportation) 又は州際若くは外国交通に於ける運送 (transportation

in interstate or foreign commerce)とは次の如き旅客若くは貨物の運送を云うのである。(同条(h))

④ 或る州の一点から他の州の一点まで、全部海上に依る運送。但し斯様な運送が全部合衆国内に於て行われると否とは之を問わなう。

② 或る州の一点から他の州の一点まで、一部海上に依り、一部鉄道若くは自動車に依る運送。一部合衆国内に於て、一部合衆国外に於て行われる斯る運送に関するものを除き、鉄道若くは自動車に依る運送は、これが合衆国内に於て行われる限りに於て、又海上運送は、これが合衆国内の一点から同国内に於ける一点まで行われる限りに於て、之に包含される。

③ 合衆国内の一点から同国外の一点まで、又は合衆国外の一点から同国内の一点まで、全部海上に依る運送又は一部海上に依り、一部鉄道若くは自動車に依る運送。但し(イ)鉄道若くは自動車に依る斯る運送は、それが合衆国内に於て行われる場合にのみ、(ロ)合衆国外の一点向けの運送の場合には、斯る海上運送は、それが合衆国外の一点へ運送する為に、同国内の一点で積替に先立つて、同国内の一点から他の一点まで行われる場合にのみ、又合衆国外の一点からの運送の場合には、斯る海上運送は、それが合衆国外の一点かららの運送に当り同国内の一点で積替えて後、同国内の一点から他の一点まで行われる場合にのみ限られる。

規定の適用及び適用の除外

商品が運送される船舶の積載空間が三種以下の商品の運送に使用されるば積商品貨物の海上運送には適用されない。本項は、(一九三九年六月一日現在の当該商品取扱及び運送に於ける取引慣習に従つて)、包装若くは容器無しで積載され、運送され、又運送のマーク若くは計算無しに運送人に依り受取られ及び引渡されるば積の商品の場合にのみ適用されるのである。(第三百三条(b))

専ら斯る用役を使用する目的で設計され、改正成文法第四千四百七条(a)の規定に依つて商務長官の承認した規則に基づいて証明されている油槽船に依るばら積の液体貨物の海上運送には、本篇の規定は適用されない。(同条(d))

本法に宣言されている国家交通政策を遂行する為に其の適用が必要であると州際交通委員会が隨時認め、命令を以て宣言する場合を除き、州際交通に於て単一の港域内若くは隣接する港内の地点相互間のみの海上運送にして、一港若くは数港の港域外の地点を發着地とし、共通の支配、管理、調整の下にある継続通し運送の一部をなさないものは、本篇の規定は適用されない。(同条(g)(1))

然乍ら、本篇は、州の管轄権内にある海上運送人に依る州内交通を取締る権限を州が専ら行使することに干渉するものと解釈すべきではなく、又州際交通に対する差別取扱の撤廃若くは其の他の目的の為に、州内交通、之に關連する用役に対する貨物賃率、旅客賃率、料率を規定し若くは取締る権限を委員会に与えるものでもない。(同条(j)(k))  
履行義務

一般海上運送人は、彼が遂行することを企劃し、若くは提示し、又は本篇の認可に基づき遂行することを要求される運送に關連して、次のことをなす義務を負う。(第三百五条(a))

① 合理的要求に基づき斯る運送を準備し、提供すること。

② 公正且合理的なる貨物賃率、旅客賃率、料率及び等級並に之に關する公正且合理的なる規則及び慣行を設定し、遵守し又勵行すること。

③ 切符、貨物受領証、船荷証券、積荷目録の發行、様式、内容並に運送貨物の差出、記号附け、包裝、引渡の様式及び方法並に手廻品、見本、超過手荷物の運送、運送設備、其の他州際若くは外国交通に於ける斯る運送に關連する事項に対して、公正且合理的なる規則及び慣行を設定し、遵守し又勵行すること。

上記の如き旅客若くは貨物の運送に於て、又は之に關連して、提供され若くは提供されるべきサービスに対する料金は公正且合理的でなければならぬ。而して斯るサービス若くは其の一部に対する不公正且不合理なる料金は禁止され、又違法である。

一般海上運送人は次の如き義務を負わされている。(同条(b))

① 他の同種運送人及び一般鉄道運送人との間に、旅客若くは貨物の運送に対する公正且合理的なる通し経路

(through route) 及び之に適用すべき公正且合理的なる貨物賃率、旅客賃率、料率及び貨物等級を設定すること。

② 斯る通し経路を運営する為の合理的施設を備えること。

③ 其の運営に関する、又有資格者に対する合理的なる報酬に就て規定する、合理的なる規則を作成すること。而して一般海上運送人は、一般自動車運送人との間に合理的なる通し経路及び其に適用する貨物賃率、旅客賃率、料率及び貨物等級を設定することが出来る。其の關係運送人は、連帶貨物賃率、旅客賃率、料率 (joint rates, fares or charges) に就ては、斯る運送人の何れに対しても不当に特惠若くは不利益でないような公正、合理的且公平なる配分を規定しなければならない。(同条同項)

一般海上運送人が次項をなすことは違法とされている。(同条(c))

① 特定の人、港、港区、関門、通過地点、局地、地方、地区若くは特定の貨物に対し、如何なる点に於ても、不當若くは不合理な特惠若くは利益を設け、賦与し又は招来すること。

② 特定の人、港、港区、関門、通過地点、局地、地方、地区若くは特定の貨物に対し、如何なる点に於ても、不公正な差別取扱又は不當若くは不合理な不利益若くは不利に服さしめること。

更に一般海上運送人は、各自の能力に應じて、各々の自線と連絡線との間の貨物の交換及び連絡線を發着する旅客若くは貨物の引受、發送及び引渡の為に、凡ての合理的、適切且平等なる施設を提供しなければならない。連絡線間の貨物賃率、旅客賃率、料率に於て差別取扱をしてはならない。又は荷主が特別に経路の指定をしない貨物の割當に於て連絡線に不当に偏頗にしてはならない。(同条(d))

## 運賃

一般海上運送人は、自己経路上の地点相互間及び、通し経路及び連帶賃率が設定された場合には、斯る地点と同種運送人の経路上又は一般鉄道運送人若くは一般自動車運送人の経路上の地点相互間の州際若くは外国交通に於ける旅客若くは貨物の運送に対する凡ての貨物賃率、旅客賃率、料率、貨物等級、規則及び慣行を示す賃率表 (tariff) を州際交通委員会に届出で、印刷に附し、一般公衆の閲覧の為に公開しなければならない。斯る賃率表には、貨物若くは旅客が運

送される地点、貨物若くは旅客の等級及び終端手数料又は委員会が記載することを要求する他の手数料、賦与され若くは許容される凡ての特権若くは便益及び斯る貨物賃率、旅客賃率、料率又は旅客、荷主若くは荷受人に提供されるサーヴィスの価額の一部若くは全部を変更し、影響し若くは決定する規則を平明に記述しなければならない。(第三百六条(a))

委員会は規則に依り、本条の要求する賃率表が公開され、届出られ、公布される様式及び方法を規定しなければならない。又委員会は届出られた賃率表で本条及び斯る規則と相容れないものを却下する権限を有し、而して委員会が却下した賃率表は無効であり、其を使用することは違法である。(同条(b))

一般海上運送人は、本篇の適用を受ける運送若くは之に関連するサーヴィスに対して、合法的に有効なる賃率表に於て、斯様な運送若くはサーヴィスに対して規定された貨物賃率、旅客賃率、料率よりも、より高い若くはより低い又は異つた報酬を課し、要求し、徴收し若くは受理してはならない。又如何なる方法若くは術策に依るも、指定された貨物賃率、旅客賃率、料率の一部を払戻し、軽減し、又は賃率表に規定されるものを除き、如何なる人に対しても、其の価額に影響する運送上の特権若くは便益を拡張してはならない。(同条(c))

一般海上運送人は、本篇に依り規定されていない限り、斯る運送人に依る運送に対する貨物賃率、旅客賃率、料率が本篇の規定に従つて届出られ、公示されていなければ、本篇の適用される運送に従事してはならない。一般海上運送人が実施している賃率表に規定されている貨物賃率、旅客賃率、料率、等級、規則若くは慣行の変更は、変更案が本条に従つて届出られ、揭示され、三十日の告示期間が満了した後でなければ、実施され得ない。斯る告示には変更案及び其が実施される時期を明瞭に記述しなければならない。然乍ら委員会は、自己の裁量に依り、良い理由を呈示して、本項に明示されているより短期間の告示に依つて其の変更を許容し、又は特殊な場合に於て、或は特殊な状況若くは条件に適用する一般命令に依り、本項の要求事項を修正することが出来る。(同条(c))

#### 損害賠償

一般海上運送人が、本篇に於て禁止され若くは違法と宣言されている行為、事項若くは事物を為し、為される原因

を作り若くは為されることを許容した場合、又は本篇に於て為すべきことを要求されている行為、事項若くは事物を為さない場合には、斯る違反に原因する損害の全額に対し責任を負う。(第三百八条(b))

而して一般海上運送人に依つて損害を被つたことを主張する人は、本項の規定に基づいて、運送人が責任を負うべき損害を回収する為に、委員会に提訴するか若くは合衆国の管轄地方裁判所に訴訟を提起することが出来る。(同条(c))

委員会は、提訴に就て聴取を行つた後、提訴人が運送人の本篇違反に対し此の規定に基づく損害賠償の裁定を受ける資格を有すると決定する時には、指定の日迄に提訴人に彼が受くべき金額を支払うよう運送人に対して指図する命令を発しなければならぬ。(同条(d))

然るに斯る運送人が命令に於て指定された期限内に金銭支払命令に応じない場合には、提訴人若くは斯る命令が其の利益の為に発せられた人は、其の居住し又は運送人の營業本店があり若くは運送人の經營航路上の寄港地のある地方の合衆国地方裁判所又は関係者の管轄権を有する一般管理の州裁判所に、損害賠償請求の理由及び前記の委員会の命令を畧述せる訴状を提出することが出来る。(同条(e))

公共の便益並に必要の証明書

一般海上運送人は、本条及び第三百十一条に於て別に規定する場合を除いては、委員会の発行した公共の便益並に必要の証明書 (certificate of public convenience and necessity) を有しなければ、本篇の適用を受ける運送に従事することが出来ない。(第三百九条(a))

斯る証明書の申請は、文書に依つて委員会に対してなされ、宣誓の下に立証されねばならない、又委員会が規則に依つて要求する様式に依り、斯様な記載事項を含み、斯様な利害関係人に送達した証拠を之に添えなければならぬ。(同条(b))

規則の励行と罰則

一般海上運送人が本篇の規定(貨物賃率、旅客賃率、料率の合理性及び其の差別的性格に關する規定を除く)、又は之

に基づく規則、要求事項若くは命令（金錢支払の命令を除く）又は証明書若くは許可証の条件に従わず若くは此等に違反して營業する場合には、委員會若くは合衆國検事總長、（又は命令の場合には、其を遵守せず若くは違反したことに依つて損害を被つた關係者）は、關係者の管轄權を有する合衆國地方裁判所に対して、本篇の斯る規定若くは斯る規則、要求事項、命令、条件の履行を申請することが認められている。（第三百十六條(b)）

本篇の規定又は其に基づく規則、要求事項若くは命令又は証明書若くは許可証の条件に意識的に違反する者は何人も、輕罪を犯すものと看做され、犯罪の全部若くは一部が行われた地方の合衆國管轄地方裁判所の有罪判決に基づき、各犯罪毎に五百弗以下の罰金に処せられる。（第三百十七條(a)）

一般海上運送人又は其の役員、代理人、従業員若くは代表者にして、本篇の規定に違反して割引、延戻若くは讓歩を意識的に申込み、許容し若くは附与し、又は申込み、許容し若くは附与する原因を作る者、又は術策若くは方便に依り、合法的に実施中の貨物貨率、旅客貨率、料率以下で、本篇の適用を受ける運送を取得させるよう、何人かを意識的に幫助し、又は自発的に忍耐し若くは許容する者は輕罪を犯すものと看做され、犯罪の全部若くは一部が行われた地方の合衆國管轄地方裁判所の有罪判決に基づき、各犯罪毎に五千弗以下の罰金に処せられる。（同條(b)）

本篇の違反に対しては、運送人が処罰されると同時に亦荷主も罰するよう規定が設けられている。

何人と雖ども、本篇に違反して、割引、延戻、若くは讓歩を意識的に教唆し、承諾し若くは受理し、又は術策若くは方便に依つて、一般海上運送人又は其の役員、代理人、従業員若くは代表者の同意若くは默許を得、或は其を得ずして、合法的に実施中の貨物貨率、旅客貨率、料率以下で、本篇に規定する運送を意識的に取得し、又は、直接に若くは間接に、虚偽の請求、虚偽の帳簿作成、虚偽の表示又は其の他の術策若くは方便に依り、意識的に、一般海上運送人又は其の役員、代理人、従業員若くは代表者の同意若くは默許を得或は其を得ずして、斯る運送に關連する若くは其から生ずる手当、払戻を取得し、又は取得せんことを企圖し、其に依つて支払の前後を問わず、斯る運送若くはサーヴィスに対する当該運送人の報酬が、合法的に実施中の貨物貨率、旅客貨率、料率以下となる場合には、輕罪を犯すものと看做される。（同條(c)）

一般海上運送人又は其の役員、代理人、従業員若くは代表者にして、意識的に、本篇の要求する報告を委員会に行わず、又は委員会が適法に要求する時期より三十日以内に質問に対する明確、完全、真実且正確なる回答を行わず、又は委員会の規定する様式及び方法に依る会計書、記録、覚書を作成せず若くは拒絶し、又は本篇に於て作成するよう要求されている報告書、会計書、記録、覚書、帳簿、通信文及び其の他の書類を故意に偽造し、破毀し、毀損し若くは改変する者、又は本篇に規定する会計書、記録若くは事実及び取引の覚書に完全、真実且正確なる記入をすることを故意に怠り若くは為さず、又は之に關する委員会の規則若くは命令に反する会計書、記録若くは覚書を故意に作成し、又は委員会に対して虚偽の報告書、会計書、記録若くは覚書を提出する者は、輕罪を犯すものと看做される。

(同条(d))

一般海上運送人又は其の役員、收益管理人、受託者、代理人、従業員又は斯る運送人若くはその他の人より情報を入手する権限を与えられている者が、故意に、荷主若くは荷受人以外の人に、当該荷主若くは荷受人の同意無くして、本篇の適用を受ける運送を依頼する為に、運送人に差出され若くは引渡される貨物の性質、種類、数量、仕向地、荷受人、若くは経路指定に關する情報——其が利用され、ば荷主若くは荷送人に不利益を齎すかもしれない、又は其は競争者に不適當に業務取引を暴露するかもしれない——を暴露し又は入手せしめることは違法である。而して本項の規定に違反する者は輕罪を犯すものと看做され、犯罪の全部若くは一部が行われた地方の合衆国管轄地方裁判所の有罪判決に基づき、二千弗以下の罰金に処せられる。(同条(f))

以上に於て、一般海上運送人に対する主要なる規定を終り、次に契約海上運送人に關する規定を考察することにする。

契約海上運送人

定義

契約海上運送人と称するのは、個人的契約若くは協定に基づき、州際若くは外国交通に於て、報酬を得ることを目的として、旅客若くは貨物の海上運送に従事する人を云う。



規定の適用及び適用の除外

一般海上運送人の項に於て既述した第三百三条(b)、(d)、(g)、(i)及び(k)は、契約海上運送人に対しても亦同様に適用される。

#### 履行義務

契約海上運送人は次の如き義務を負うている。(第三百六条(c))

- ① 旅客若くは貨物の運送に於て又は之に関連して提供し若くは提供すべきサービスに対し、合理的なる最低賃率及び料率を設定し且遵守すること。
  - ② 其の合理的なる最低賃率及び料率に關して適用される合理的なる規則及び慣行を設定し且遵守すること。
  - ③ 其の参加する州際及び外国交通に対し、實際に維持され且課せられている最低賃率及び料率の細目表並に斯る料金及びサービスの価額に影響する規則若くは慣行を、委員會の規定する規則に従い、委員會に届出で、揭示し且公共の閲覧に供すること。
  - ④ 他に本篇に依り規定されない限り、實際に維持され且課せられている最低賃率若くは料率が、本篇の規定に従つて、公開され、届出られ且揭示されていなければ、本篇の適用を受ける運送に従事しないこと。
  - ⑤ 本項に従つて提出された新しい賃率若くは料率案又は変更案が、三十日の告示期間を経過した後でなければ、直接に或は斯る賃率若くは料率又はサービスの価額に影響する規則若くは慣行に変更を加えることに依つて、新しい賃率若くは料率が設定され、又賃率若くは料率の割引が行われないこと。
- 然乍ら告示期間其の他に關しても例外が認められている。即ち、州際交通委員會は、自己の裁量に依り、良い理由を示して、本項に明示されているより短期間の公示に依つて、斯る新しい賃率若くは料率の設定又は変更を許容し、又は特殊な場合に於て若くは特殊な状況、条件に適合する一般命令に依り、細目表の揭示及び提出に關する本項の要求事項を変更することが出来る。

右の告示には、新しい賃率、若くは料率又は変更及び実施期間を明瞭に記述しなければならない。

契約海上運送人が、直接に或は契約、傭船、協定若くは請負の条件に変更を加えることに依つて、委員会に届出た賃率若くは料率よりも少い報酬で、旅客若くは貨物を運送し、又は之に関連する設備若くはサービスを提供することは違法である。

# 許可証

本条及び第三百十一条に於て別に規定される場合を除き、何人も、委員会に依つて発行される、斯る營業を認可する有効なる許可証 (permit) を保有しないで、契約海上運送人の事業に従事してはならない。(第三百九条(f))

斯る許可証の申請は文書に依つて委員会に対してなされ、宣誓の下に立証されなければならない、又委員会が規則に依つて要求する様式に依り、斯様な情報を包含し、斯様な利害関係者に送達した証拠を添えなければならない。(同条(g))

# 規則の勵行と罰則

一般海上運送人の項に於て考察した第三百十六条(h)、第三百十七条(a)、(b)、(c)、(d)及び(f)は、契約海上運送人に対しても適用されるのであるが、本項に於ては省略することにする。

# 州際交通委員会

州際交通法の運営機關として設立されたものが州際交通委員会 (Interstate Commerce Commission) である。従つて委員会は單に第三篇の海上運送関係のみならず、亦第一篇の鉄道運送関係、第二篇の自動車運送関係及び第四篇の貨物運送取扱人関係をも管轄する。以下委員會の構成、権限、義務及び其の他に就て逐次考察することにする。

# 任命、任期及び資格(第十一条、第二十四条)

州際交通委員會——以下委員會と畧称する——は、上院の勧告と同意に依つて、大統領が任命する十一名の委員を以て構成される。

任期は七年、但し空席を補充する為に選任された人は前任委員の未了期間に対してのみ任命される。任期中と雖ども、非能率、職務の怠慢若くは職務上に不正行為があれば、大統領は委員を解任することが出来る。

委員の中七名を超えて同一政党から任命されてはならない。本篇の規定の適用を受ける一般運送人に雇傭され、之と公的關係を有し、又は其の株式若くは社債を所有し、又は何らかの方法に依り之と金銭的利害關係を有する者は、斯る職務に就任し若くは在任してはならない。又委員は他の事業、職業若くは雇傭に従事してはならない。

委員には年俸一万五千弗支給される。

#### 一般的権限及び義務

本篇の条項を施行することが委員会の義務であり、委員会は、其の為に、本規定を施行するに必要な一般若くは特別規則を制定し、改正し、又は斯る命令を発する権限を有する。(第三百四条(a))

委員会は、本篇の規定を施行する為に、海上運送人の事業經營に就て調査し、報告する権限を有し、又、海上運送人を支配し、其に支配され若くは其と共通の支配下にある人々の事業經營——斯る人々の事業が一人若くは其以上の斯る運送人の事業經營に關係を有する程度に於て——に就ても同様の権限を有する。又委員会は事業經營の処理される方式及び方法に關して絶えず報告を受けなければならない。委員会は、本篇の規定を施行する為に必要と考える報告を、運送人から入手することが出来、又議會に對して、委員会の必要と看做す勧告(追加立法に關する勧告を含む)を隨時傳達することが出来る。(同条(b))

委員会は「一般海上運送人」若くは「契約海上運送人」なる用語に含まれてゐる運送人の集團に就て、斯る運送人の遂行するサービスの特性が必要とする正当且合理的なる分類を隨時設定することが出来、又委員会が聴取の後、公益上必要若くは望ましいと認めるような、斯く分類された運送人が遵守すべき本篇の規定と矛盾しない公正且合理的なる規則及び要求事項を制定することも出来る。(同条(c))

委員会に對する何人からの文書に依る提訴に基づき若くは提訴に依らずして自己の發議に基づいて、委員会は、海上運送人が本篇の規定若くは之に準拠して制定された要求事項を遵守してゐるや否やを調査することが出来、而して斯る調査に基づく通告及び聴取の後、其の運送人が斯様な規定若くは要求事項を遵守してゐないものと委員会が認めた場合には、委員会は、其を遵守するよう運送人に強制する適當なる命令を発すべきである。委員会は、其の提訴が

訴訟に対する合理的なる理由を示していないと信ずる場合には、斯る提訴を却下することが出来る。(同条(c))  
書類提出請求の権限

委員会は、海上運送人から年次、定期若くは特別の報告書を要求し、斯る報告書の作成方法及び様式を規定し、又海上運送人から、委員会が情報を必要とする問題に対する特殊、完全且正確なる回答を要求する権限を賦与されている。斯る年次報告書は、委員会が規定する様式と細目で以て運送人の業務に関する説明を与えるものでなければならぬ。(第三百十三条(a))

委員会は、運送人に対して、之と他の運送人若くは人との間に於ける、本篇の規定の適用を受ける運送設備、サービス若くは運送に関する契約、船舶契約若くは協定の写を提出するよう要求することが出来る。(同条(b))

委員会は、自己の裁量に基づき、本篇の目的を一層良く実行する為に、海上運送人に適用すべき統一会計制度、海上運送人の斯る統一会計制度を実行すべき期間及び斯る会計書作成の方法を規定することが出来る。(同条(c))

委員会は、自己の裁量に基づいて、海上運送人が作成すべき旅客、貨物の運送及び金銭の收支に関する凡ての会計、記録及び覚書を含む会計書、記録及び覚書の様式を規定することが出来、而して斯る運送人が委員会の規則若くは命令に反する会計書、記録及び覚書を作成することは違法である。(同条(c))

委員会は、斯る海上運送人の会計書、帳簿、記録、覚書、通信文及び其の他の書類並に斯る運送人を支配し、其に依つて支配され若くは其と共通の支配下にある人の会計書、帳簿、記録、覚書、通信文、其の他の書類の何れか若くは其の全部を検閲し且複写する権限を有し、又運送人の凡ての土地、建物若くは施設に随時出入し、更に其の命令に依つて斯る土地、建物若くは施設を検査し、調査する権限を与えられている。(同条(f))

賃率其の他に關する権限

何人でも、一般海上運送人若くは契約海上運送人の個々の若くは連帶の貨物賃率、旅客賃率、料率、等級、規則若くは慣行が本篇の規定に違反し又は将来違反するであろう旨を文書で委員会に対し提訴することが出来る。提訴は其の事実及び其の理由を十分に記述し、又宣誓して作成されなければならない。委員会は、提訴に基づき若くは自己の

發議に依る調査に於て、聴取を行つた後、一般海上運送人が本篇の適用を受ける運送に對して、要求し、課し若くは徵收する個々の若くは連帶の貨物賃率、旅客賃率、料率又は斯る運送に關係する運送人の規則、慣行若くは等級が、現在若くは將來に於て、不公正若くは不合理、又は不公正に差別的、又は不当に特惠的若くは偏頗的、又は其の他に依り本篇の規定に違反すると信する時には、爾後に於て遵守すべき適法なる貨物賃率、旅客賃率若くは料率、又は最高若くは最低、又は最高並に最低の貨物賃率、旅客賃率、料率、又は爾後に於て実施さるべき適法の規則、慣行若くは等級を決定し、規定することが出来る。(第三百七条(a)、(b))

委員会は、提訴に基づき若くは提訴なくして自己の發議に基づき、十分なる聴取を行つた後、一般海上運送人若くは斯る運送人と一般鉄道運送人とが行う貨物若くは旅客の運送に適用すべき通し経路、連帶等級及び連帶貨物賃率、旅客賃率、料率、課すべき最高若くは最低、又は最高並に最低賃率、及び貨物賃率、旅客賃率、料率の配分、更に斯る通し経路が運営される条件を設定することが公益上必要であり若くは望ましいと看做す場合には、之を制定するこゝとが出来、又制定しなければならない。(同条(d))

一般海上運送人が、旅客若くは貨物の州際若くは外国交通に對する斯しい貨物賃率、旅客賃率、料率、等級、規則若くは慣行を記載する細目表を委員会に提出した時には、委員会は、利害關係者よりの提訴に依り若くは自己の發議に依り、即時に又斯る命令を發すれば、斯る運送人の回答若くは他の正式の抗辯がなくても、合理的なる告示に依り、斯様な貨物賃率、旅客賃率、料率、等級、規則若くは慣行の合法性に關する調査を開始することが出来、又委員会は、斯る聴取及び決定の審議中、其の細目表を繰込み、關係運送人に文書に依つて停止理由陳述書を交付して、隨時、斯る細目表の実施を停止し、又斯る貨物賃率、旅客賃率、料率、等級、規則若くは慣行の使用を延期させることも出来る。(同条(e))

委員会は、提訴に基づき若くは自己の發議に依り、聴取の後、契約海上運送人の最低貨物賃率、旅客賃率、料率、又は斯る運送人の斯様な最低賃率若くは料率、又は其に依るサーヴィスの価額に影響する規則若くは慣行が、本法に宣言されている国家交通政策に違反し、或は本篇の規定に違反すると認める時には、自己の判断に依り、公益並に斯

る政策を促進する爲に必要であり若くは望ましく且本篇の規定に違反しないような公正にして合理的なる賃率若くは料率、又は斯様な規則若くは慣行を制定することが出来る。而して委員會の規定する斯る最低賃率若くは料率、又は斯る規則若くは慣行は、本篇の適用を受ける一般海上運送人と競争關係にある運送人に、委員會が、不当であり又は公益及び本法で宣された國家交通政策と相容れないと認めるような便益若くは特惠を与えてはならない。(同条(h))

契約海上運送人が、州際若くは外國交通に於ける運送に關し、サーヴィスに対する新料率又は直接に或は規則若くは慣行に依る割引料率を記載した細目表を委員會に提出した場合には、委員會は、利害關係者の提訴に基づき若くは自己の發議に基づいて、即時に又斯る命令を發すれば、斯る運送人の回答若くは他の正式の抗辯がなくとも、合理的なる告示に依つて、斯様な貨物賃率、旅客賃率、料率、等級、規則若くは慣行の適用の合法性に關する調査を開始することが出来る。而して委員會は、斯る聴取及び決定の審議中に於ては、斯る細目表の実施を停止し、又斯る貨物賃率、旅客賃率、料率、等級、規則若くは慣行の使用を延期させ得ることは、一般海上運送人の場合と同様である。(同条(i))

#### 職員の雇傭權限

委員會は、自己の判断に依り、公衆の便益及び本篇の有効的運用の爲に必要若くは適當なる専門家、補助員、特別代理人、調査員、辯護士及び其の他の職員を雇傭する權限を有している。(第三百十九条)

委員會は又事務局長を任命することが出来る。(第十八条(1))

委員會の手続、職務の代理、再審議

委員會は、自己の命令に依り、必要と看做す数の分科委員會 (division) (各々は三名を下らない委員を以て構成される) に委員を配置する權限を有している。此の分科委員會は各々第一分科委員會、第二分科委員會等と称せられ、又は此の分科委員會に指定され若くは附託された主要課題、仕事、業務若くは機能を示す語で呼ばれた。委員會は若干の分科委員會を上訴分科委員會として指定することが出来た。又委員は何れも委員會の命ずる分科委員會に配置せ

られ、分科委員会を構成する委員の中、職務上の先任者は、別に委員会から指示されない限り、其の議長としての職務を執る。或る分科委員会に欠員が生じた場合、又は委員が不在若くは其の他の理由に依り、職務を執り得ない場合には、委員会の議長若くは其の為に彼が指名する委員は、委員会が別に命令するまで、此の分科委員会に於て臨時に職務を執ることが出来る。(第十七条(1))

委員会は、本法の規定に基づく所の仕事、業務若くは機能、又は議会若くは其の何れかの部門に依り、委員会に附託されており若くは附託されるかも知れない事項を、分科委員会、各個委員 (individual commissioner) 若くは命令で指定される委員会の適當なる二名以上の職員を以て構成される協議会 (board) に、其を処理するよう割当て、又は附託するよう、命令を以て、指示することが出来る。而して委員会は、命令に依つて、何時にても、斯様な割当て若くは附託を改正し、制限し、補充し若くは取消すことが出来る。斯る協議会の職務を執ることに就て、委員会に依る任命に適する者は、審査員、局長若くは局長補佐、課長及び辯護士である。(同条(2))

貨物賃率、旅客賃率若くは料率の合法性に関する仕事、業務若くは機能の、分科委員会への割当て若くは附託は、行使すべき規則の性格に準拠して行われるべきであり、関係運送人の種類若くは斯る運送人が従事する運送の形態若くは様式に準拠して行つてはならない。委員会は、其の手續を法律の規定に基づき、業務の適切なる処理及び正義の目的に最も資する方法で指導しなければならない。委員会は、隨時、委員会若くは分科委員会、各個委員若くは協議会に於ける審理手續に関する秩序若くは規制の為に必要なる一般規則若くは命令を作成し若くは修正することが出来る。関係者は委員会若くは分科委員会、各個委員若くは協議会に出頭し、本人若くは辯護士に依り聴取を受けることが出来る。

来る。委員会、分科委員会、各個委員若くは協議会に於ける凡ての聴取は、利害関係者の要求に依り、公開されなければならない。委員若くは職員は何れも、金銭的利益関係を有する審理手續に参加してはならない。(同条(3))

分科委員会、各個委員若くは協議会は、本条の規定に基づいて、割当てられ若くは附託された仕事、業務若くは機能に關し、聴取し、決定し、命令し、証明し、報告し若くは其の他の行動する権限を有し、又之に關して、法律に依り委員会に与えられた凡ての管轄権及び権能を有し、更に同一の義務及び責任を負う。而して割当てられ若くは附託

された事項に関する分科委員会、各個委員若くは協議会の命令、判定若くは要求事項は、委員会が決定し若くは取扱うと同様の力と効力を有する。(同条(4))

斯く割当てられ若くは附託された事項に関する各個委員若くは協議会の判定、報告若くは要求事項には、理由を示す声明書並に委員会に対して提出すべき勧告的命令を附随させなければならぬ。又其の写は利害関係者に送付しなければならぬ。彼等は之に対する異議を申立てることが出来る。若し此等の人への送達後二十日以内に、又は委員会若くは其の正式に指定された分科委員会が認可する期間内に、異議が申立てられなければ、斯る勧告的命令は委員会の命令となり、且其の期間内に、其の命令が委員会若くは正式に指定された分科委員会に依り停止され若くは延期されない限り、有効となる。委員会若くは其の正式に指定する分科委員会は、自己の発議に依り、或は同一記録に基づき或は更に聴取した後、事件を再審議することが出来、異議が申立てられた場合には、之を行わなければならない。勧告的命令は、之に関する最終決定を終るまで、停止若くは延期することを要する。(同条(5))

判定、命令若くは要求事項が、委員会、分科委員会、各個委員若くは協議会に依り発せられた後、又は各個委員若くは協議会に依り勧告された命令が委員会の命令となつた後、其の関係者は、何時にても、其の権限を与えられている委員会の設定する制限に従い、其自体若くは其に決定されている事項に関して再聴取、再辯論若くは再審議を申請することが出来る。斯様な申請は委員会の制定し得る一般規則に依つて処理される。此の申請は、判定、命令若くは要求事項が委員会に依つて発せられた時には、委員会に依つて審議し、処理されなければならない。判定、命令若くは要求事項が分科委員会、各個委員若くは協議会に依つてなされた時には、斯る申請は委員会に依つて審議され、処理されるか、又は審議及び処理の為に適當なる控訴分科委員会 (appeal division) に附託されるべきである。再聴取、再辯論若くは再審議は、之に対する十分なる理由が提出された場合に限り認容される。(同条(6))

分科委員会、各個委員若くは協議会の判定、命令若くは要求事項の再聴取、再辯論若くは再審議の後、原判定、命令若くは要求事項が、何らかの点に於て、不正若くは不当であると判明した場合には、委員会若くは分科委員会は之を夫々破棄し、変更し若くは修正することが出来る。(同条(7))



以上考察した州際交通法第三篇は、一九二〇年、一九二八年及び一九三六年の商船法の主要内容と比較対照する時、本質的な相違を呈示している。即ち、商船法の何れも、海運に対する保護助成の色彩が頗る濃いけれども、本法第三篇は終始一貫して海運に対する取締を内容としている。茲に米國海運政策史上に於ける州際交通法第三篇の意義を見出すことが出来よう。